CAPT. FRANK ASTLE WARD

lwn.

MALAYSIA AIRLINE SYSTEM BHD.

MAHKAMAH TINGGI MALAYA, KUALA LUMPUR
WAN MOHAMED H
[GUAMAN SIVIL NO. P165-1084]
26 DISEMBER 1990

GANTIRUGI: *Juruterbang - Warganegara Australia - Kecederaan - Dua polisi insuran diambil oleh majikan - Polisi kemalangan dan polisi kehilangan lesen juruterbang - Majikan membayar jumlah di bawah kedua-dua polisi - Bolehkah diambilkira dalam tuntutan gantirugi kecuaian - Potongan - Umur pesaraan - 55 atau 65 tahun - Akta Undang - undang Sivil 1956 s. 28A(1)(a).*

INSURAN: *Dua polisi untuk kemalangan dan kehilangan lesen juruterbang - Kecederaan juruterbang - Pembayaran di bawah kedua polisi - Potongan - Gantirugi am kecuaian.*

UNDANG-UNDANG BURUH: *Pekerjaan - Juruterbang - Kecederaan - Gantirugi - Polisi insuran oleh majikan - Polisi kecederaan dan polisi kehilangan lesen juruterbang - Bolehkah diambilkira dalam tuntutan gantirugi kecuaian defendan - Akta Undang-Undang Sivil 1956, s. 28A(1)(a).*

Plaintif P, seorang warganegara Australia yang berumur 42 tahun, adalah seorang juruterbang yang bertugas di Sabah dan Sarawak dan defendan, Malaysia Airline System, MAS, adalah majikan P. Pada 6 Julai 1982, kapalterbang yang dipandu oleh P, pesawat BN2, telah mengalami kerosakan enjin dan terpaksa mendarat kecemasan di Lawas Sarawak. P telah cedera akibat kemalangan tersebut. MAS mengakui 100% liabiliti.

Akibat kemalangan dan kecederaan yang dialami oleh P, P tidak layak lagi menjadi juruterbang atau mendapat lesen flight crew. Selepas kemalangan berlaku, P telah menerima daripada MAS wang sebanyak RM600,000 - ini merupakan wang insuran yang telah dibayar oleh syarikat insuran MAS yang telah mengambil insuran dan membayar premiumnya untuk kepentingan P; RM300,000 apabila P kehilangan lesen juruterbang komersial dan RM300,000 lagi untuk kecederaan tubuh badan atau insuran kemalangan persendirian.

Peguam P telah menentang penerimaan keterangan berkenaan pembayaran wang insuran dari MAS kepada P; P berhujah jika keterangan ini diterima oleh Mahkamah, pembayaran dari wang insuran tidak boleh diambilkira atau ditolak daripada jumlah gantirugi yang bakal diputuskan oleh Mahkamah kelak.

Terdapat percanggahan di dalam keterangan saksi kedua-dua pihak mengenai:

(a) soalan peluang baik P memegang jawatan co-pilot dalam pesawat B737;

(b) samada umur persaraan juruterbang dalam MAS dan syarikat penerbangan lain di Australia dan New Zealand ialah 55 tahun;

(c) jikalau P dapat menilai, menyedari atau memahami masalah dirinya sendiri.

Isu untuk Mahkamah ialah penentuan jumlah gantirugi am dan khas yang perlu diberi kepada P. Pihak P berkata bahawa di bawah s. 28A(1)(a) Akta Undang-undang Sivil 1956, potongan tidak boleh dibuat daripada apa-apa juga gantirugi yang Mahkamah putuskan hasil daripada tuntutan P ke atas MAS. MAS berkata bahawa potongan boleh dibuat dan merujuk kepada beberapa keputusan House of Lords dan Mahkamah Rayuan.

Diputuskan:

[1] Soalan mengenai setakat mana P telah hilang upaya untuk bekerja di dalam pekerjaan yang boleh mendatangkan pendapatan:

(a) sehingga hari ini P tidak mencuba membuat apa-apa pekerjaan yang boleh mendatangkan pendapatan; keadaan P tidaklah sebegitu buruk sehingga tidak dapat membuat sebarang pekerjaan yang boleh mendatangkan pendapatan;

(b) Mahkamah tidak akan mengambilkira tentang dasar atau amalan sesuatu institusi di Australia atau lain-lain negara asing berkenaan pemeliharaan seseorang yang tercedera tanpa mencuba untuk memberi sesuatu pekerjaan kepada seseorang seperti P; sebaliknya Mahkamah membuat pertimbangan dalam keadaan biasa mengikut kebiasaan di negara ini;

(c) adalah tanggungjawab seseorang tercedera seperti P untuk mengurangkan penderitaannya dengan berbuat apa sahaja yang munasabah dan yang mungkin dikerjakan untuk memperolehi pendapatan;

(d) P berkemungkinan mendapat kerja, jikalau beliau mahu, yang boleh mendatangkan pendapatan sekurang-kurangnya 1/2 (setengah) daripada gajinya sebagai seorang juruterbang;

(e) soalan mengenai kemungkinan naik gaji P pada masa hadapan P, dengan keterangan yang ada, telah tidak berjaya membuktikan bahawa yang ianya benar-benar mempunyai peluang untuk diambil kerja oleh mana-mana syarikat penerbangan awam untuk menjadi co-pilot dalam pesawat B737;

(f) oleh kerana tidak ada bukti yang menunjukkan bahawa ada syarikat penerbangan awam yang menghadkan umur persaraan bagi seseorang juruterbang kepada 65 tahun, Mahkamah menentukan umur persaraan sebagai 55 tahun.

[2] (a) Seksyen 28A(1)(a) Akta Undang-Undang Sivil 1956 memperuntukkan bahawa bayaran atau penerimaan dari wang insuran atau assuran tidak boleh diambilkira apabila sesuatu penilaian dibuat untuk mana-mana tuntutan gantirugi terbitan daripada kecuaian mana-mana defendan;

(b) Mahkamah merujuk kepada 2 perenggan; dalam kes its dan berpendapat bahawa wang insuran yang tidak boleh dipotong dari gantirugi ialah wang insuran yang P sendiri mengambilnya dan P sendiri membayar premiumnya; di dalm kes ini, insuran yang berkenaan telah diambil dan premiumnya telah dibayar oleh MAS-pengambilan insuran oleh defendan untuk kepentingan P adalah salah satu daripada terma dan syarat pengambilan kerja (Terms and Conditions of Employment of Temporary Pilots 1981);

(c) dokumen Penerimaan, Pelepasan dan Tanggung Rugi ini tidak jelas dan tidak tepat, oleh kerana nombor Polisi Insuran adalah salah - Mahkamah menyifatkan dokumen ini sebagai satu dokumen yang tidak boleh dipakai;

(d) setelah menghalusi terma dan syarat pengambilan kerja (Terms and Condition of Employment of Temporary Pilots 1981) yang mengenai P dan defendan dalam kes ini, Mahkamah dapati ada perbezaan di antara kedua-dua polisi insuran yang di-ambil oleh defendan itu tentang tanggungjawab atau obligasi dan motivasinya.

(e)(i) Pengambilian insuran yang pertama (Personal Accident Insurance) ialah untuk melindungi defendan supaya apabila berlaku sesuatu kecederaan ke atas seseorang pekerjanya, seperti P dalam kes ini; jumlah insuran, atau untuk berapa banyakkah perlu diinsurankan, terpulang kepada budibicara defendan sahaja. P tidak mempunyai sebarang hak untuk menentukan jumlah wang yang diinsurankan itu. Kalau dilihat daripada segi penyusunan (construction) ayat yang terkandung di dalam perenggan 1 dengan penyusunan ayat dalam perenggan 3 yang dipaparkan di atas, terdapat perbezaan yang sangat nyata. Diperenggan 1, tidak ada ketetapan tentang jumlah yang perlu diinsurankan dan dalam perenggan 3, insuran untuk kecederaan kepada pekerja diambil secara berkumpulan iaitu bagi melindungi kecederaan ke atas sebilangan pekerja (termasuk P);

(ii) manakala insuran untuk kehilangan lesen juruterbang diambil khas untuk P dan jumlah wang yang diinsurankan ialah RM300,000 sebagaimana yang ditetap dan disyaratkan dalam perenggan 3. Adalah menjadi satu syarat bahawa apabila P kehilangan lesen juruterbang dengan alasan atau sebab-sebab kesihatan, P akan berhak kepada gantirugi sebanyak RM300,000 dan ini telahpun dibayar sepenuhnya kepada P; penerimaan wang sebanyak RM300,000 oleh P itu ialah semata-mata untuk kehilangan lesen juruterbang dan tidak boleh dipotong daripada jumlah ganti rugi yang ditaksirkan oleh Mahkamah di atas tuntutan P dalam kes ini

(iii) gantirugi untuk kecederaan ke atas P dan kehilangan pendapatan akibat daripada kemalangan dilindungi oleh insuran kemalangan diri sepenuhnya atau sebahagian daripadanya.

(f) Sckiranya nilai atau taksiran kecederaan ke atas P melebihi daripada RM300,000 maka defendan dikehendaki membayar akan jumlah yang selebihnya. Ini bermakna wang sebanyak RM300,000 yang diterima oleh P daripada defendan hasil atau terbitan daripada insuran yang diambil dan dibayar premiumnya oleh defendan yang dipanggil insuran kemalangan diri adalah menjadi sebahagian daripada gantirugi dalam tuntutan P terhadap defendan. Jumlah ini hendaklah dipotong daripada jumlah gantirugi yang ditaksirkan oleh Mahkamah dalam kes ini.

[Perintah sewajarnya.]

Kes-kes yang dirujuk:

Ahmad Nordin bin Haji Mazlan & Ano v. Eng Ngah Hua & Lain-lain [1985] 2 MLJ 431
Bradburn v. Great Western Railway [1874] LR 10 EX. 1
Chan Kam Lan v. Ong Lean Kee [1979] 1 MLJ xxxviii
Chaplin v. Boys [1971] AC 356
Goh Chin Tee (infant) v. Lan Chun Leung [1985] 2 MLJ cxcii
Hussain v. New Taplow Paper Mill [1988] 2 WLR 266

Kow Ah Dek & Anor. v. K. Ratnasingam [1981] 2 MLJ 24
Kow Ah Dek & Anor. v. K. Ratnasingam [1983] 2 MLJ 297
Mohamed Yassin bin Isa & Lain-lain v. M.C.W. Express Sdn. Bhd. & Lain-lain [1988] 2 CLJ (Rep) 20
Nabi v. British Leyland (UK) Ltd. [1980] 1 WLR 529
Ngooi Ku Siong & Anor. v. Aidi Abdullah [1985] 1 MLJ 30
Tominam bt.Tukimin v. Toh Kai Chup [1985] 2 MLJ 345
Zamri bin Omar v. Idris bin Mohd. Nor [1989] 2 CLJ (Rep) 698

Perundangan yang dirujuk:
Civil Law Act 1956, s. 28A(1)(a)

Bagi pihak-plaintif - R.K. Nathan; T/n. R.K.Nathan & Co.
Bagi pihak defendan - Ronald Khoo & S. Radhakrishnan; T/n. Shearn Delamore & Co.

PENGHAKIMAN

Wan Mohamed H:

Plaintif ialah seorang juruterbang pesawat BN2 (Norman Islander), bertugas di kawasan Sabah dan Sarawak. Defendan, Malaysia Airline System Berhad (MAS) adalah majikan kepada plaintif. Plaintif semasa menjalankan tugas, pada 6 Julai 1982, kapalterbang yang dipandu olehnya, pesawat BN2, telah mengalami kerosakan enjin dan terpaksa membuat pendaratan kecemasan di atas padang bola di Long Bayu, dekat Lawas, Sarawak. Pihak plaintif telah menyatakan bahawa pihak defendan telah cuai yang menyebabkan enjin pesawat itu rosak dan terpaksa membuat pendaratan kecemasan yang tersebut di atas. Plaintif telah cedera akibat kemalangan dalam pendaratan kecemasan itu. Pihak defendan telah mengaku 100% liabiliti. Mahkamah dikehendaki menentukan jumlah gantirugi am dan khas yang perlu diberi kepada plaintif.

Keterangan Pihak Plaintif

Pihak plaintif telah memberi keterangan yang boleh diringkaskan dan dibahagikan di bawah tajuk-tajuk yang berikut:

(I) Kecederaan yang dialami dan ketidakupayaan yang berkekalan akibat daripada kemalangan.

(II) Kehilangan pendapatan plaintif bagi satu jangka masa yang tertentu dan kehilangan potensi pendapatan jika plaintif mengalami kecederaan akibat daripada kemalangan yang berkenaan.

(I) Kecederaan yang dialami dan ketidakupayaan yang berkekalan akibat daripada kemalangan.

Pihak plaintif selain daripada merujuk kepada laporan-laporan doktor telah memanggil seorang pengamal clinical psychologist dari Fremantle, Western Australia, memberi keterangan berkenaan dengan keadaan dan kebolehan pemikiran atau otak plaintif. Keterangan saksi ini boleh diringkaskan seperti berikut:

Beliau telah memeriksa plaintif, Capt. Frank Astle Ward, dan membuat laporan dan mengemukakannya sebagai Exh. “PL.1”, yang di antara lain menyatakan bahawa plaintif telah mengalami cedera pada otaknya yang agak serius yang menyebabkan beliau tidak

dapat memahami masalah dirinya. Saksi ini tidak bersetuju dengan pendapat doktor-doktor pakar Malaysia yang memberi pendapat mereka bahawa plaintif telah mendapat kecederaan yang sederhana pada otaknya dan bahawa plaintif tidak akan terjejas dalam aktiviti-aktivitinya pada masa hadapan. Saksi ini tanpa mengambil tahu akan taraf persekolahan plaintif telah membuat ujian atau peperiksaan bersamaan dengan peperiksaan 'A' Level ke atas plaintif. Hasil daripada ujian atau peperiksaan itu plaintif telah gagal untuk memasuki mana-mana universiti di Australia. Saksi ini telah juga membuat lain-lain ujian ke atas plaintif dan akhirnya membuat pendapat seperti berikut:

> My opinion is that the plaintiff will lack insight or awareness with the true nature of his own difficulties. He will not be able to understand his own problem.

Plaintif pada tarikh perbicaraan berumur 50 tahun, ini bermakna beliau berumur 42 tahun pada tarikh kemalangan (6 Julai 1982). Beliau tidak tamat Sekolah Menengah, Beliau berhenti sekolah dalam tahun 1955, iaitu satu tahun sebelum menamatkan pengajian di Sekolah Menengah (Secondary School/Education).

Semenjak kemalangan berlaku hingga hari perbicaraan, plaintif tidak membuat sebarang pekerjaan yang mendatangkan pendapatan kewangan. Beliau telah diletakkan di bawah penyeliaan atau pengawasan Counsellor of Rehabilitation, Department of Community Services/Social Security di Perth, Western Australia dan mendapat elaun sara hidup. Beliau dikehendaki membayar balik apabila beliau mampu kelak.

(II) Untuk membuktikan kehilangan pendapatan selepas mengalami kecederaan akibat kemalangan yang berkenaan plaintif telah memberi ketgerangan yang boleh diringkaskan seperti berikut:

Beliau pada masa kemalangan selain daripada mempunyai lesen juruterbang untuk pesawat terbang jenis ringan seperti BN2 (Norman Islander) atau yang setaraf dengannya, juga mempunyai sijil untuk menjadi co-pilot bagi pesawat terbang jenis B737-200 yang dikeluarkan NZCAD (New Zealand Civil Aviation Department) dalam tahun 1977. Pada masa itu syarikat-syarikat penerbangan di Australia tidak menggunakan pesawat jenis B737-200.

Dalam tahun 1981 beliau mendapat lesen Senior Commercial Pilot di New Zealand-lihat muka surat 5 dalam "AB.8". Beliau juga telah mendapat sijil kelayakan menjadi Flight Engineer bagi pesawat terbang jenis Turbojet-Powered yang dikeluarkan oleh pihak berkuasa Department of Transportation, Federal Aviation Administration, Oklahoma City, Amerika Syarikat, pada 17 September 1975-lihat muka surat 4 dalam "AB.8". Beliau menambah bahawa beliau mempunyai peluang untuk menjadi co-pilot dalam Air Tara, Ireland, beroperasi di Lagos, Afrika-rujukan dibuat kepada surat di muka surat 2 dalam "AB.8" bertarikh pada 3 Julai 1980.

Pada 14 Oktober 1981, beliau diambil kerja oleh defendan sebagai Commander (juruterbang) pesawat udara BN2. Beliau diambil kerja sebagai juruterbang sementara berdasar kepada perjanjian selama 2 tahun, dengan kemungkinan dilanjutkan dengan persetujuan oleh kedua - dua pihak. Plaintif telah diberi gaji permulaan sebanyak RM3,125 sebulan dengan kenaikan tiap-tiap bulan sebanyak RM150 dengan tempoh percubaan selama 6 bulan. Plaintif telah ditetapkan dalam jawatannya pada 1 Jun 1982, dan gajinya pada tarikh kemalangam 6 Julai 1982 ialah RM4,025 sebulan. Ini adalah gaji maksimanya sebulan. Beliau

tidak ingat sama ada beliau telah dibayar gaji sehingga perkhidmatannya ditamatkan (13 Oktober 1983). Akibat daripada kemalangan dan kecederaan yang dialami plaintif telah hilang atau tidak lagi layak menjadi juruterbang atau mendapat lesen flight crew-sila lihat muka surat 10 dalam "AB.4".

Apabila disoalbalas oleh Peguam pihak defendan beliau telah memberi jawapan yang boleh diringkas seperti berikut:

Plaintif telah bekerja di beberapa syarikat pengangkutan udara yang berlainan di Darwin, Perth, Port Moresby, Papua New Guinea dan Nigeria. Pengalaman beliau selain daripada menjadi co-pilot dalam kapalterbang jenis DC3 telah memandu kapalterbang jenis ringan sahaja. Beliau tidak pernah menjadi co-pilot atau kapten dalam kapalterbang jenis F27 (Fokker Friendship) dan B737.

Bahawa dengan sijil "Ground School Report-B737-200 Type-Rating-03/28, Oktober 1977" di muka surat 1 dalam "AB.8", membolehkan plaintif menghadiri dan menjalani latihan simulator. Merujuk kepada Certificate of Validation di muka surat 3 dalam "AB.8" plaintif telah tidak mengikuti syarat yang berbunyi:

> NOTE: Within 30 days prior to the expiry date of this certificate on 31 March 1978, the holder must if the licence continuity is required complete the New Zealand medical examination and forward evidence of recent flight experience, Application Form MOT 1399 and requisite fees for the issue ofd New Zealand Licence and Rating/s to the above address.

Ini bermakna Certificate of Validation yang mati (expire) pada 31 March 1978 telah tidak diperbaharui. Walaupun demikian plaintif berkata yang beliau telah menjalani latihan simulator dalam pesawat B737 selama 16 jam di Christchurch, New Zealand, dan membuat latihan aircraft endorsement selama 2 jam 15 minit. Beliau tidak bersetuju dengan saranan Peguam pihak defendan bahawa syarat-syarat yang dikenakan sebelum seseorang mendapat lesen untuk menerbangkan pesawat B737 selain daripada lulus Ground School Examination dikehendaki menjalani simulator sesssions sebanyak 8 kali dan 4 jam bagi tiap-tiap kali; dan latihan terbang selama 3 jam di waktu siang dan 2 jam di waktu malam.

Plaintif mengatakan yang ia layak menjadi juruterbang (in command) pesawat B737 tetapi tidak pernah berbuat demikian dan tidak pernah juga menjadi co-pilot dalam pesawat tersebut dan pengalaman penerbangan tidak cukup untuk mendapat lesen memandu (in command) pesawat B737. Bahkan beliau mengaku yang sijil berkenaan telah diturunkan kelayakannya kepada co-pilot. Sijil yang berkenaan ialah Certificate of Validation dan bukannya lesen penerbangan dan dengan sijil tersebut beliau dibolehkan menjalani latihan dalam bidang yang berkenaan iaitu sama ada untuk menjadi juruterbang (pilot in command) atau co-pilot. Lesen Penerbangan Perdagangan (Commercial Pilot's Licence) yang dikeluarkan oleh pihak berkuasa Kerajaan New Zealand telah diiktirafkan oleh Jabatan Penerbangan Awam Malaysia dan diberi taraf rating untuk menjadi juruterbang (in command) untuk pesawat BN2 sahaja-Exh. "PL.4".

Semasa bekerja dengan MAS (defendan), plaintif beroleh pendapatan sebanyak RM5,525 sebulan termasuk elaun sewa rumah dan elaun makan semasa bertugas, dan jumlah ini belum ditolak cukai pendapatan. Selepas kemalangan berlaku pihak plaintif telah menerima daripada defendan wang sebanyak RM600,000. Wang ini terdiri dariplada wang insuran yang telah dibayar oleh sebuah syarikat insuran kepada MAS (defendan) kerana defendan telah mengambil insuran dan membayar premiumnya untuk kepentingan plaintif apabila

plaintif klehilangan lesen juruterbang commercial (sebanyak RM300,000) dan RM300,000 lagi untuk kecederaan tubuh badan. Beliau telah menggunakan wang tersebut untuk perbelanjaannya dan membeli sebuah rumah dan sebuah motokar dan dia sendiri memandu kereta itu. Plaintif selain daripada boleh memandu kereta, boleh berenang dan berjogging, tetapi katanya beliau biasanya mengambil masa selama 10 minit untuk menenangkan pendirian (to balance right).

Beliau mengakhiri keterangannya dengan mengatakan yang beliau boleh menjadi co-pilot dalam pesawat B737 dan di Australila juruterbang boleh bekerja sehingga umur 65 tahun. Beliau tahu yang seorang juruterbang bekerja dengan MAS (defendan) hanya boleh bekerja sehingga umurnya 55 tahun. Belilau tidak tahu yang QANTAS dan ANZAC juga menghadkan umur kerja seorang juruterbang sehingga 55 tahun.

Apabila disoal oleh Mahkamah plaintif menjawab yang beliau tidak pernah dicuba atau diuji untuk membuat sesuatu pekerjaan oleh pihak Jabatan Community Services/Social Security yang mengawasi plaintif dan bertanggungjawab di atas pemulihannya.

Keterangan Pihak Defendan

Pihak defendan telah memanggil seorang saksi yang berpangkat Ketua Juruterbang Bahagian Keselamatan Penerbangan (Mohd. Kamil bin Haji Abu Bakar). Beliau tdelah memberi keterangan yang boleh diringkaskan seperti berikut:

Saksi ini mempunyai plengalaman yang luas dalam bidang penerbangan yang bermula dari bawah iaitu Fleet Co-Pilot dalam F27 hingga ke Fleet Captain untuk pesawat B747. Pengalaman beliau dari segi pentadbiran telah juga disenaraikan dalam Exh. “D.1”. Beliau mengemukakan dokumen-dokumen bersangkutan dengan Peraturan Perlesenan dan Taraf-Taraf (ratings) Pesawat Udara, Jabatan Penerbangan Awam Australia-Exh. “D.2”. Saksi ini menyatakan bahawa seseorang pemegang lesen juruterbang tidak boleh diiktirafkan sebagai co-pilot sehingga ianya mempunyai pengalaman dalam pesawat yang sama jenisnya tidak kurang daripada 80 jam.

Pada masa kemalangan, saksi defendan ini, menyatakan bahawa plaintif mempunyai lesen untuk memandu (in command) pesawat jenis ringan BN2. Beliau juga memiliki lesen yang membolehkan beliau menjadi co-pilot dalam pesawat jenis B737 dengan syarat beliau lulus ujian penerbangan dan mempunyai pengalaman yang cukup.

Saksi ini juga menyatakan bahawa pihak MAS (defendan) telah mengambil dan membayar premium di atas kedua-dua insuran iaitu untuk mendapat RM300,000 jika plaintif kehilangan lesen juruterbang dan RM300,000 lagi untuk kecederaan ke atas plaintif.

Nota

Peguam pihak plaintif telah menentang atau membantah kemasukan keterangan berkenaan dengan pembayaran kepada plaintif daripada wang insuran yang diperolehi oleh defendan dan dibayar kepada plaintif. Jikalau diterima oleh Mahkamah, pembayaran dari wang insuran tidak boleh diambil kira atau ditolak daripada jumlah gantirugi yang bakal diputuskan oleh Mahkamah kelak.

Mahkamah menerima keterangan berhubung dengan wang insuran itu dan akan menimbang di akhir perbicaraan sama ada wang yang sedemikian boleh ditolak atau tidak dariplada jumlah ganti rugi yang akan ditaksirkan kelak.

Apabila disoalbalas oleh Peguam pihak plaintif, saksi defendan ini telah memberi jawapan bahawa beliau tidak setuju dengan saranan Peguam pihak plaintif yang plaintif mempunyai peluang yang baik untuk jawatan sebagai co-pilot dalam pesawat B737. Pendapat ini menurut beliau adalah berdasarkan kepada peraturan dan kelayakan yang dikehendaki oleh Jabatan Penerbangan Awam Australia dan lain-lain kelayakan yang dikehendaki oleh MAS (defendan), atau lain-lain Syarikat Penerbangan dan Pengangkutan Penumpang-Penumpang yang berjadual. Beliau juga memberitahu Mahkamah yang umur persaraan juruterbang dalam Syarikat MAS (defendan) dan juga lain-lain syarikat penerbangan di Australia dan New Zealand ialah 55 tahun.

Hujah Peguam Pihak Plaintif

Peguam pihak plaintif telah memberi hujah yang boleh diringkaskan seperti berikut:

(i) Bahawa saksi plaintif No. 1 seorang Clinical Psychologist, telah memberi keterangan sebagai seorang pakar yang keterangannya diterima oleh Mahkamah-Mahkamah di Australia. Beliau juga pernah dirujukkan oleh pihak berkuasa yang berkenaan dalam Kerajaan Australia untuk menentukan sama ada seseorang layak mendapat kerana kehilangan daya kerja (invalid pension) atau sebaliknya. Di antara pendapat beliau ialah:

> The plaintiff will lack insight or awareness into the true nature of his own difficulty, and putting it in simple language, the plaintiff would not be able to understand his own problem.

Yang bermaksud bahawa plaintif tidak akan dapat menilai, menyedari atau memahami masalah dirinya sendiri.

(ii) Saksi ini tidak bersetuju dengan pendapat doktor-doktor Pakar Bedah Otak (Neuro Surgeons) Malaysia bahawa plaintif hanya mengalami sedikit kecederaan di kepalanya.

(iii) Laporan doktor pakar bedah neuro Australia bernama Dr. Stewart-Wynne's bertarikh pada 27 Disember 1984 dalam "AB.3", muka surat 2, menyatakan bahawa plaintif telah mengalami "significant head injury" yang bermaksud bahawa kecederaan di kepala plaintif adalah ketara.

(iv) Bahawa plaintif telah menjalani ujian atau peperiksaan untuk memasuki universiti di Australia dan beliau telah gagal, ini menyebabkan ianya tidak layak memasuki dalam bidang vokesyenal dan teknikal dan hingga kini pihak berkuasa Rehabilitation Centre tidak berjaya mencari kerja untuk plaintif.

(v) Peguam pihak plaintif akhirnya menyarankan supaya Mahkamah menerima keterangan pakar yang diberi oleh saksi plaintif No.1.

(vi) Untuk menetapkan ganti rugi kepada plaintif berkenaan dengan kecederaan yang dialaminya peguam pihak plaintif telah merujuk kepada kes-kes:

(a) *Chan Kam Lan v. Ong Lean Kee* [1979] 1 MLJ xxxviii, di dalam mana RM50,000 telah diberi di atas kecederaan yang menyebabkan ketidak kesempurnaan otak atau pemikiran dalam tahun 1978.

(b) *Kow Ah Dek & Anor. v. K. Ratnasingam* [1983] 2 MLJ 297, di mana Mahkamah telah memberi RM70,000 dalam tahun 1981.

Peguam pihak plaintif menyarankan supaya RM90,000 diberi kepada plaintif dalam kes ini dan mencadangkan supaya kes *Zamri bin Omar v. Idris bin Mohd. Nor* [1989] 2 CLJ (Rep) 698 tidak diambil kira.

(vii) Berkenaan dengan kehilangan pendapatan, Peguam pihak plaintif telah merujuk kepada keterangan yang diberi oleh plaintif sendiri iaitu tentang pengalaman, kelulusan-kelulusan peperiksaan dan jenis-jenis lesen penerbangan yang dimiliki oleh plaintif. Beliau menyarankan yang plaintif mempunyai peluang yang sangat baik untuk naik ke tahap juruterbang bagi pesawat jet atau sekurang-kurangnya sebagai co-pilot B737. Peguam pihak plaintif telah juga menyatakan bahawa plaintif sebagai seorang warganegara Australia terpaksa balik ke negaranya dan mendapat pencen kehilangan upaya mengikut sistem atau undang-undang dan amalan di negara itu.

(viii) Peguam pihak plaintif telah mengatakan bahawa Mahkamah (saya) telah mencadangkan supaya pihaknya hendaklah membuat atau memberi perhitungan berkenaan dengan kehilangan pendapatan berdasarkan kepada pemberian yang diberi kepada seorang juruterbang di Australia. Di sini saya ingin menafi dengan kerasnya bahawa saya tidak berkata demikian, bahkan saya mempunyai pendapat bahawa plaintif tidak patut meminta atau menyaran tentang kehilangan pendapatan beliau berdasarkan kepada pemberian yang diberi kepada seorang juruterbang (pilot) di Austdralia atau mana negara luar.

(ix) Peguam pihak plaintif telah menghuraikan dengan panjang lebar berkenaan dengan keterangan yang diberi oleh saksi defendan No. 1 dan berkata bahawa saksi defendan No. 1 telah melemparkan halangan ke atas kemungkinan plaintif menjadi co-pilot dalam pesawat B737. Banyak lagi takwilan Peguam pihak plaintif berkenaan dengan keterangan yang diberi oleh saksi defendan No. 1 dan menyifatkannya sebagai keterangan yang prejudice.

(x) Pada akhirya Peguam pihak plaintif mengatakan bahawa dalam dunia yang luas ini dengan kelulusan dan lesen yang pernah dikeluarkan kepada plaintif, jika kemalangan tidak berlaku ke atasnya, plaintif mempunyai peluang yang baik untuk menjadi co-pilot bagi pesawat B737.

(xi) Berkenaan dengan perkiraan ganti rugi untuk kehilangan pendapatan, Peguam pihak plaintiff telah menyarankan umur bekerja untuk plaintif ialah 65 tahun. Peguam pihak plaintif mengatakan bahawa saya telah menyarankan supaya kedua-dua pihak membuat perkiraan berdasar kepada pemberian (award) yang dibuat oleh syarikat-syarikat penerbangan di Australia. Sekali lagi saya ingin menegaskan bahawa saya tidak pernah membuat saranan sebagaimana yang dikatakan oleh Peguam pihak plaintif. Beliau telah membuat perkiraan mengikut gaji co-pilot dalam syarikat Penerbangan Anset Airlines of Australia. Jumlah kehilangan pendapatan mengikut perkiraannya ialah RM1,137,234.13.

Hujah Peguam Pihak Defendan

Peguam pihak defendan di dalam hujahnya telah membahagikan perbahasannya kepada 4 tajuk seperti yang berikut:

1. Kesakitan dan penderitaan (pain and suffering)
2. Kehilangan pendapatan (loss of earnings)
3. Faedah (interest)
4. Potongan (deduction)

(1) *Di bawah tajuk pertama* (1) beliau telah merujuk kepadea laporan-laporan doktor Pakar Neurosurgeon:

(i)(a) Dato' (Dr.) N. Arumugasamy, Ketua Jabatan Pembedahan Neuro, Hospital Besar Kuala Lumpur-Laporannya bertarikh pada 30 Ogos 1982 yang di antara lain menyatakan:

> Repeat detailed neurological examination on 23 August 1982 revealed absence of cerebular findings and near return to normal of all his faculties. He complained to some discomfort in his right (R) shoulder but this was normal to examination and X-ray.

(b) Dato's (Dr.) Arumugasamy sebagai Consultant Surgeon telah sekali lagi pada 18 Oktober 1989 memeriksa plaintif di atas permintaan pihak defendan. Beliau telah membuat laporan yang bertarikh pada 1 November 1989 yang berbunyi:

> In summary, this patient sustained moderate head injury resulting in memory impairment. CAT Scans correlation of left-sided ventricular prominence with evidence of some cortical atrophy over the convexity on the left is evident. He has not been given to any seizures since the accident and a normal EEG at this time and also in September 1983 would make it less likely of his developing seizures in the future. His post-traumatic amnesia is a common accompaniment of the type of head injury that he sustained. This should not in any way impair his future activities. However, the poor recent memory function and the imbalance on walking and especially on sudden arising are in keeping with some disruption on physiologic interruption of his cerebellar-brain stem connections. Although no structural evidence of such change is present on CAT Scans, there is ample clinical correlation of this. The sensory disturbance of his leg is subjective and probably related to his accident as well. It could be seen in any muscular man with a spinal disc problem or as a consequence of a seat belt injury. He appears to have considerable return of his self-assurance and confidence since my last examination. However, the residual effects of the head injury that we see at this time are of a permanent nature. As a good seven years have passed since the accident, I do not envisage any further significant change in the time to come.

Kedua-dua laporan (a) dan (b) di atas adalah dokumen-dokumen yang telah dipersetujui sebagaimana yang terdapat dalam "AB.2".

(ii) Laporan Dr. C. Bala Ratnam, pakar rujuk Neuro-Physician dari Neuro-Medical Clinic, yang bertarikh 12 September 1983-muka surat 1 hingga 4 dalam "AB.1". Doktor pakar ini dipilih sendiri oleh pihak plaintif. Laporannya berbunyi seperti berikut:

> In conclusion this man met with a moderate head injury following a plane crash. Following the accident:
>
> 1. He had a transient period of confusion, disorientation, restlessness, with no focal neurological deficits. The above symptoms indicated diffuse cerebral irritability of parenchymal nature. There was no C.T. Scan evidence of chronic subdurdal or intracerebrat haematoma. There was no evidence of subarachnoid bleed as the lumbar puncture was within normal limits.
>
> 2. He now has residual neurological evidence of unsteadiness of gait, incoordination and balance, and slurred speech, all of which are due to posttraumatic damage to the cerebellocortical pathways. I feel this damage is more cellular as they were not revealed in the studies that were carried out - C.T. Scan, skull rays and CSF studies. He has residual evidence of bifrontal damage especially of a parenchymal nature, as there has been a change in his personality. He has now become rather withdrawn,

morose and easily upset emotionally. The possibility that he will not be able to resume work as a pilot may be a contributory factor to his depression. He does admit to some memory impairment with retrograde amnesia for the accident. This is due to diffuse cortical injury. Some of the above deficits may improve with time.

In view of his neurological deficits especially with respect to balance and inco-ordination,I do not feel he will ever be able to resume work as a pilot. While flying in a plane, should there be a sudden drop in an airpocket, he may be unable to control the plane because he could develop severe vertiginous attack with associated inco-ordination and unsteadiness. He should be permanently grounded and not be allowed to pilot a plane.

(iii) Peguam pihak defendan telah merujuk kepada tiga laporan yang dibuat oleh saksi plaintif No. 1, Mr. William Alan Douglas, seorang clinical psychologist, dan membuat komen ke atasnya.

(iv) Peguam pihak defendan menyarankan supaya pendapat dua orang pakar rujuk Neurosurgeon/Neuro-Phsician tempatan diterima dan mengatakan bahawa plaintif telah mengalami kecederaan sederhana di kepalanya.

(v) Di atas kecederaan di kepala plaintif, Peguam pihak defendan merujuk beberapa kes yang berikut untuk menentukan jumlah pemberian (award) yang patut diberi kepada plaintif:

(a) *Goh Chin Tee (infant) v. Lau Chun Leung* [1985] 2 MLJ cxcii, di mana plaintif telah diberi RM30,000 untuk kecederaan-kecederaan seperti berikut:

Depressed fracture of frontal bone involving the frontal sinus and base of skull, extra dural heamatomo left and frontal region, haemorrhagic contusion left frontal lobe and vitrenous haemorrhage in the right eye.

(b) *Tominam bt. Tukimin v. Toh Kai Chup* [1985] 2 MLJ 345, di mana plaintif telah diberi RM45,000 untuk kesakitan dan penderitaan di atas kecederaan otak dan ketidakselesaan yang berterusan atau akibat daripadanya.

(c) *Zamri bin Omar v. Idris bin Mohd. Nor* [1989] 2 CLJ (Rep) 698, di mana RM70,000 telah diberi di atas kecederaan yang jauh lebih serius daripada kecederaan yang dialami oleh plaintif dalam kes ini.

Berbanding dengan kecederaan yang dialami oleh Zamri bin Omar dalam kes yang dirujukkan di atas, peguam pihak defendan telah menyarankan bahawa plaintif dalam kes ini, Capt. Ward, patut diberi gantirugi di bawah tajuk ini sebanyak di antara RM30,000 hingga RM45,000. Keadaannya berlainan dengan kes *Kok Ah Dek & Anor. v. K. Ratnasingam* [1981] 2 MLJ 24.

2. ***Kehilangan Pendapatan (loss of earnings)***

Di bawah tajuk ini peguam pihak defendan telah menghujah seperti berikut:

(a) Plaintif berumur 42 tahun pada tarikh kemalangan berlaku (6 Julai 1982). Plaintif telah diambil bekerja oleh defendan sebagai juruterbang pesawat BN2 selama 2 tahun mulai 14 Oktober 1981 dan berakhir 13 Oktober 1983 mengikut perjanjian di antara kedua-dua pihak seperti yang terkandung di muka surat 1-11 dalam "AB.4" dan muka surat 1-51 dalam "AB.7".

(b) Plaintif tidak tamat dalam persekolahan di peringkat sekolah menengah. Beliau berhenti sekolah satu tahun sebelum menghabis pelajarannya di sekolah menengah dan menjadi pelatih sebagai seorang fitter atau tuner (mechanic). Beliau mengambil masa 5 tahun untuk lulus menjadi seorang fitter atau mekanik.

(c) Plaintif telah menyatakan pengalaman-pengalamannya sebagai juruterbang dan memberitahu Mahkamah yang beliau mendapat Commercial Pilot Licence dalam tahun 1965 di Perth, Australia dan mendapat Senior Commercial Pilot Licence dalam tahun 1968 di Port Moresby, lulus peperiksaan dalam jenis atau type-rating untuk Boeing 737.

(d) Selain daripada mempunyai pengalaman dalam pesawat DC3, plaintif telah memandu atau mengadi juruterbang pesawat udara jenis ringan sahaja. Beliau tidak pernah menjadi co-pilot atau pilot pesawat jenis Fokker F27 dan Boeing 737.

(e) Sungguhpun plaintif telah lulus kursus atau peperiksaan berhubung dengan pesawat B737, beliau tidak mempunyi pengalaman yang cukup untuk menjadi co-pilot atau pilot untuk pesawat jenis ini. Lagipun plaintif telah tidak menjalani latihan simulator secukupnya dan tidak mempunyai pengalaman penerbangan secukupnya.

(f) Mengikut keterangan yang diberi oleh saksi defendan No. 1, Capt. Mohd Kamil, bin Hj. Abu Bakar, Ketua Juruterbang Bahagian Keselamatan Penerbangan dalam Syarikat MAS (defendan), beliau mempunyai pengalaman sebagai seorang fleet co-pilot F27 hingga ke fleet captain B747 dan dalam jurusan pengurusan pula beliau berpengalaman sebagai Fleet Captain B737, Fleet Captain A300 (Airbus), Fleet Captain B747, Pengurus Flight Safety and Security dan Chief Pilot (Flight and Security).

(g) Bahawa saksi defendan No. 1 telah memberi takrif "Senior Commercial Pilot Licence" mengikut Commonwealth of Australia Department of Civil Aviation, Air Navigation Order-Part 40, yang berbunyi:

> A licence authorising the holder to act as pilot in command of an aeroplane with the privilege that he may pilot aeroplanes of more than 12,500 lbs. gross weight other than on international air services being regular public transport services.

(h) Berkenaan dengan surat bertarikh 3 Julai 1980 yang dihantar oleh pihak Air Tara kepada plaintif di muka surat 2 dalam "AB.8", Peguam pihak defendan berkata bahawa ini bukannya sebagai satu tawaran kerja bahkan satu informasi berkenaan dengan pengambilan co-pilot untuk syarikat tersebut yang beroperasi di Lagos, Afrika. Jika apa yang dikatakan oleh plaintif bahawa ini adalah merupakan tawaran untuk menjadi co-pilot di Air Tara, tiada sebarang sebab kenapa plaintif memilih bekerja dengan defendan (MAS) sebagai pilot untuk pesawat BN2 (Norman Islander).

(i) Memandang kepada umur plaintif pada masa kemalangan berlaku, sijil persekolahannya dan pengalaman sebagai juruterbang, Peguam pihak defendan mengatakan bahawa adalah terlampau nipis harapan plaintif untuk menjadi seorang co-pilot dalam pesawat B737 di Australia selepas ia tamat bertugas dengan MAS. Peguam pihak defendan menegaskan supaya gaji plaintif pada masa kemalangan diambil sebagai dasar perkiraan pendapatan untuk plaintif dalam tuntutannya terhadap defendan. Gaji bersih plaintif setelah ditolak cukai pendapatan bagi sebulan ialah RM3,310 -lihat Form J dalam Exh. "PL.5".

(j) Bahawa plaintif tidak sepatutnya diberi kehilangan pendapatan yang penuh oleh kerana ianya patut membuat sesuatu yang boleh mendatangkan pendapatan. Ini oleh kerana plaintif tidak hilang upaya sepenuhnya dan beliau masih dapat bekerja selain daripada menjadi juruterbang.

(k) Umur persaraan sebagai juruterbang ialah 55 tahun dan bukan 65 tahun sebagaimana yang disarankan oleh pihak plaintif. Rujukan dibuat kepada kes Mahkamah Agung *Ahmad Nordin bin Haji Mazlan & Anor. v. Eng Ngah Hua & Lain-lain* [1985] 2 MLJ 431, dan kes *Mohamed Yassin bin Isa & Lain-lain v. M.C.W. Express Sdn Bhd & Lain-lain* [1988] 2 CLJ (Rep) 20.

(l) Peguam pihak defendan juga menarik perhatian Mahkamah kepada surat tawaran, muka surat 9 dalam "AB.6", oleh pihak defendan yang bermaksud bahawa plaintif akan tertakluk dengan Undang-Undang Malaysia mengenai perjanjian pengambilan kerjanya. Maka penaksiran gantirugi juga hendaklah dibuat mengikut undang-undang Malaysia-Rujukan dibuat kepada kes House of Lords, *House of Lords, Chaplin v. Boys* [1971] AC 356.

(m) Berkenaan tempoh masa kehilangan pendapatan (loss years) Peguam pihak defendan mengatakan bahawa oleh kerana plaintif pada masa kemalangan berumur 42 tahun, beliau mempunyai 13 tahun untuk mencapai umur 55 tahun. Setelah ditolak 1/3 untuk contigencies maka tempoh masa taksiran kehilangan pendapatan ialah 9 tahun. Plaintif telah dibayar gaji penuh sehingga 13 Oktober 1983. Plaintif tidak berupaya penuh membuat sebarang pekerjaan yang boleh mendatangkan pendapatan selama 3 tahun dari tarikh kemalangan. Oleh itu plaintif patut diberi pendapatan penuh sehingga bulan Julai 1985 (21 bulan).

(n) Oleh kerana tiada laporan doktor yang mengatakan bahawa plaintif hilang upaya sepenuhnya atau tidak dapat bekerja langsung, maka Peguam pihak defendan menyarankan yang plaintif berkemungkinan membuat sesuatu pekerjaan yang boleh mendatangkan pendapatan 1/2 (setengah) daripada gajinya sebagai seorang juruterbang; oleh itu kehilangan pendapatan selepas 3 tahun dari tarikh kemalangan hendaklah diberi 1/2 (setengah) daripada pendapatan penuh plaintif sebagai seorang juruterbang. Beliau juga menyarankan supaya plaintif hanya diberi gantirugi untuk kehilangan daya pendapatan (loss of earnings capacity) dan bukannya untuk kehilangan pendapatan akan datang (loss of future earnings) dan berkenaan dengan hujah ini Peguam pihak defendan merujuk kepada kes *Ngooi Ku Siong & Anor. v. Aidi Abdullah* [1985] 1 MLJ 30.

(o) Berhubung dengan yang diperolehi daripada insuran yang telah diambil oleh pihak defendan sebanyak RM300,000 untuk kehilangan lesen pilot dan RM300,000 untuk kecederaan dalam sesuatu kemalangan yang telah diakui terima oleh plaintif selepas berlakunya kemalangan, Peguam pihak defendan membuat penghujahan yang bermaksud sungguhpun s. 28A(1) menyatakan bahawa wang pampasan daripada sesuatu insuran tidak boleh diambilkira untuk menentukan jumlah pemberian akibat sesuatu kecuaian di pihak defendan, keadaan dalam kes ini adalah berlainan daripada kes House of Lords, *Hussain v. New Top Low Paper Mill* [1988] 2 WLR 266. Dalam kes yang dirujukkan di atas plaintif sendiri mengambil dan membayar premium untuk insuran yang berkenaan manakala dalam kes ini insuran yang berkenaan telah diambil

dan premiumnya telah dibayar oleh defendan. Oleh itu beliau menyarankan supaya jumlah wang yang telah dibayar kepada plaintif (RM600,000) ditolak daripada taksiran gantirugi yang bakal diberi kepada plaintif berkenaan tuntutannya terhadap defendan dalam kes ini.

Pendapat Mahkamah

Setelah menghalusi keterangan-keterangan yang diberi oleh kedua-dua pihak dan memeriksa dokumen yang dikemukakan dalam perbicaraan serta mengamati akan hujah-hujah yang disampaikan oleh Peguam pihak plaintif dan Peguam pihak defendan, Mahkamah perlu membuat pertimbangan di bawah tiga tajuk seperti berikut:

1. Kesakitan dan Penderitaan (pain and suffering)
2. Kehilangan Pendapatan (loss of earnings)
3. Potongan (deduction)

Kesakitan dan Penderitaan

Di bawah tajuk ini Mahkamah dapati bahawa laporan doktor-doktor Pakar Bedah Urat Saraf (Neuro-surgeons) dan doktor-doktor Pakar Rujuk Neuro Physicians adalah mencukupi untuk menentukan setakat mana plaintif telah mengalami kecederaan pada otak dan kepalanya.

Keterangan dan pendapat yang diberi oleh Encik W.A. Douglas (Saksi plaintif No. 1) seorang Clinical Psychologist, dari Fremantle, Western Australia, tidak dapat diterima tanpa keraguan. Ini oleh kerana saya dapati bahawa beliau telah mengadakan ujian-ujian dan pemeriksaan ke atas plaintif tanpa mengambil tahu akan latarberlakang atau taraf persekolahan (educational standard) plaintif. Di antara lain, beliau telah memberi ujian atau menjalankan peperiksaan bertulis ke atas plaintif dalam kertas atau soalan-soalan peperiksaan untuk masuk ke sesebuah universiti di Australia dan keputusannya plaintif telah gagal. Plaintif sendiri telah memberi keterangan dalam Mahkamah yang beliau tidak menamatkan persekolahan menengahnya, bahkan beliau telah berhenti sekolah satu tahun sebelum menamatkan persekolahan menengah (one year before he completed his secondary school/education). Oleh itu ujian berkenaan dengan kebolehan akademik plaintif dan, boleh jadi lain-lain ujian juga terlampau tinggi untuk plaintif. Maka sudah barang tentu membawa kepada kegagalan dalam ujian-ujian tersebut. Berdasar kepada ujian-ujian yang tidak wajar inilah Encik W.A. Douglas telah membuat pendapat berkenaan dengan kebolehan daya pemikiran atau otak plaintif.

Berdasar kepada laporan-laporan doktor dan keterangan-kerterangan yang boleh dipercayai dan munasabah plaintif telah mengalami kecederaan yang sederhana di kepalanya sebagaimana yang dikatakan oleh Dato' Dr. Arumugasamy dan Dr. C. Bala Ratnam. Terdapat juga retak sedikit pada tulang bahunya. Dalam kes ini Mahkamah dapati ada keterangan yang menunjukkan plaintif mengalami sedikit kecacatan tentang daya pemikirannya (intellectual impairment). Untuk menentukan gantirugi di atas kecederaan ini Mahkamah membuat perbandingan dengan kes:

(i) *Goh Chin Tee (infant) v. Lau Chun Leung* [1985] 2 MLJ cxcii.
(ii) *Tominam bt. Tukimin v. Toh Kai Chup* [1985] 2 MLJ 345
(iii) *Zamri bin Omar v. Idris bin Mohd. Nor* [1989] 2 CLJ (Rep) 698
(iv) *Cham Kam Lam v. Ong Lean Kee* [1979] 1 MLJ xxxviii
(v) *Kow Ah Dek & Anor. v. K. Ratnasingam* [1983] 2 MLJ 297

Mahkamah dapati bahawa gantirugi sebanyak RM60,000 adalah berpatutan untuk kecederaan yang tersebut di atas.

Kehilangan Pendapatan

Adalah tidak dipertikaikan bahawa akibat daripada kemalangan dan kecederaan yang dialami oleh plaintif, beliau tidak lagi layak menjadi juruterbang. Soalnya sekarang setakat manakah plaintif telah hilang upaya untuk membuat sesuatu pekerjaaan yang boleh mendatangkan pendapatan. Plaintif telah diletak di bawah pengawasan Counsellor of Rehabilitation, Department of Community Services/Social Security, di Perth, Western Australia, dan mendapat pencen hilang upaya (invalid pension) hingga hari ini; dan sehingga hari ini plaintif tidak mencuba membuat apa-apa pekerjaan yang boleh mendatangkan pendapatan. Keadaan plaintif tidaklah sebegitu buruk sehingga tidak dapat membuat sebarang pekerjaan yang boleh mendatangkan pendapatan. Plaintif sendiri memberitahu Mahkamah yang beliau boleh memandu kereta setiap hari, berenang dan berjogging tanpa ada apa-apa kesulitan melainkan kadangkala beliau terpaksa menunggu beberapa minit (lebih kurang 10 minit) sebelum pendiriannya (his stance) menjadi stabil. Mahkamah tidak akan mengambilkira tentang dasar atau amalan sesuatu institusi di Australia atau lain-lain negara asing berkenaan pemeliharaan seseorang yang tercedera tanpa mencuba untuk memberi sesuatu pekerjaan kepada seseorang seperti plaintif. Sebaliknya Mahkamah membuat pertimbangan dalam keadaan biasa mengikut kebiasaan di negara ini. Lagipun adalah menjadi tanggungiawab seseorang tercedera seperti plaintif untuk mengurangkan penderitaannya dengan berbuat apa sahaja yang munasabah dan yang mungkin dikerjakan untuk memperolehi pendapatan. Mengikut keterangan yang diberi oleh plaintif, beliau telah bekerja sebagai fitter/tuner (mechanic) yang terlatih sebelum daripada beliau mempelajari dan menjadi juruterbang. Oleh itu plaintif mempunyai kebolehan bekerja sebagai seorang mekanik atau menjadi static machine operator, bahkan lain-lain machine operator selain daripada mengendalikan sesuatu mesin yang berjalan sangat laju. Mahkamah berpendapat demikian oleh kerana plaintif boleh memandu kereta atau motokar yang amat tinggi risiko atau tanggungiawabnya kepada lain-lain pengguna jalanraya dan dirinya sendiri. Oleh itu Mahkamah berpendapat bahawa plaintif berkemungkinan mendapat kerja, jikalau beliau mahu, yang boleh mendatangkan pendapatan sekurang-kurangnya 1/2 (setengah) daripada gajinya sebagai seorang juruterbang. Walau bagaimanapun, dalam tempoh 3 tahun dari tarikh kemalangan plaintif tidak berkemungkinan membuat apa-apa pekerjaan yang mendatangkan pendapatan kepadanya. Ini bermakna plaintif layak mendapat gantirugi sepenuhnya selama tempoh 3 tahun dari tarikh kemalangan itu berlaku. Mengikut keterangan yang ada, plaintif telah dibayar gaji penuh oleh defendan dari tarikh kemalangan hingga ke bulan Julai 1983, lihat muka surat 51 dalam AB7-iaitu bagi tempoh masa selam 12 bulan dari tarikh kemalangan berlaku (dikira dari 1 Ogos 1982). Oleh itu tempoh masa yang perlu diberi gaji penuh ialah selama 24 bulan lagi sahaja. Selepas itu Mahkamah berpendapat kehilangan pendapatan bagi plaintif sehingga beliau mencapai umur bersara ialah 1/2 (setengah) daripada gajinya sebagai seorang juruterbang.

Satu lagi isu yang dibangkitkan oleh pihak plaintif ialah berkenaan dengan kemungkinan gajinya dinaikkan bagi masa kehadapan jika sekiranya plaintif tidak ditimpa kemalangan dan mengalami kecederaan. Hujah ini beredar di sekitar jenis lesen penerbangan yang diperolehi atau yang dipegang oleh plaintif. Plaintif telah mengemukakan "Senior Commercial Pilot's Licence" seperti yang terdapat di muka surat 5 dalam "AB.8".

Sehubungan dengan ini juga plaintif telah mengemukakan sijil tamat latihan atau kursus Ground School, bagi pesawat jenis B737, di New Zealand, seperti di muka surat 1 dalam "AB.8". Selain daripada itu plaintif juga mempunyai Sijil Kelayakan menjadi seorang flight engineer bagi pesawat jenis 'Turbojet Powered' yang dikeluarkan oleh Jabatan yang berkenaan di Amerika Syarikat pada 17 September 1975 seperti yang terdapat di muka surat 4 dalam "AB.8". Plaintif mengatakan yang beliau berkelayakan atau mempunyai lesen untuk menjadi co-pilot dalam pesawat B737 dan mengatakan bahawa beliau pernah memohon jawatan tersebut (co-pilot) dalam Syarikat Penerbangan Air Tara, Ireland's Leasing Airline, yang beroperasi di Lagos, Afrika. Plaintif mengemukakan surat pelawaan atau jawapan daripada Syarikat Penerbangan tersebut yang bertarikh pada 3 Julai 1980, seperti yang terdapat di muka surat 2 dalam "AB.8". Daripada isi kandungan surat ini ianya bukan merupakan satu tawaran tetapi hanya satu cadangan supaya penulis (Flight Operation Manager Syarikat Penerbangan Air Tara) dapat berjumpa dan berunding dengan plaintif berkenaan dengan permohonannya. Plaintif tidak memberitahu sebab kenapa beliau tidak meneruskan permohonannya untuk menjadi co-pilot untuk pesawat B737 di Lagos itu. Lagipun tiada keterangan diberi sama ada Air Tara itu menjalani operasi atau khidmatnya untuk mengangkut barang-barang (air cargo), penerbangan sewa khas (chartered flights) ataupun perkhidmatan pengangkutan penumpang yang berjadual.

Pada bulan Ogos 1981, plaintif telah menerima surat tawaran kerja daripada defendan untuk menjadi Kapten bagi pesawat jenis BN2 (Norman Islander). Plaintif tidak memberi sebarang sebab kenapa beliau tidak menerima tawaran atau meneruskan tindakan untuk menjadi co-pilot dalam pesawat B737 dengan Air Tara. Adalah sangat tidak logik dan tidak munasabah bagi seseorang yang mempunyai kelayakan dan peluang untuk mendapat pangkat yang lebih tinggi dan pendapatan yang lebih lumayan, memilih pangkat yang lebih rendah dan gaji yang lebih kecil.

Setelah menghalusi "Senior Commercial Pilot" di muka surat 5 dalam "AB.8" mahkamah dapati bahawa lesen itu telah dikeluarkan buat pertama kalinya pada 17 November 1980 dan dikeluarkan semula atau disambung pengeluarannya pada 8 Jun 1982, kira-kira sebulan sebelum daripada plaintif mendapat kemalangan dalam kes ini.

Saksi defendan No. 1, Kapt. Mohd Kamil bin Hj. Abu Bakar, Ketua Juruterbang Bahagian Keselamatan Syuarikat Penerbangan MAS (defendan) memberi takrif "Senior Commercial Pilot's Licence' seperti yang terdapat dalam Commonwealth of Australia Department of Civil Aviation Air Navigation Order, yang berbunyi seperti berikut:

> A licence authorising the holder to act as pilot in command of an aeroplane with the privilege that he may pilot aeroplanes of more than 12,500 lbs gross weight other than on international air services being regular public transport services.

Ini bermakna plaintif dalam kes ini hanya dibolehkan menjadi co-pilot dalam pesawat B737 untuk penerbangan sewa khas (chartered flights) dan boleh jadi juga untuk pesawat B737 yang mengangkut barang-barang (air cargo) dalam negara Australia atau New Zealand sahaja.

Ada keterangan yang mengatakan bahawa plaintif dikehendaki menjalani latihan-latihan yang tertentu dan mesti lulus latihan itu sebelum layak menjadi co-pilot bagi pesawat B737 dalam sesuatu syarikat penerbangan yang mengendalikan perkhidmatan pengangkutan penumpang berjadual seperti MAS, SIA, QANTAS, ANSETT dan sebagainya. Pihak

plaintif telah mengemukakan skim gaji di Syarikat Penerbangan Ansett di muka surat 8 dalam "Ansett Airlines of Australia (Pilots) Award 1989" yang dikemukakan oleh Peguam pihak plaintif bersekali dengan hujah bertulilsnya. Dalam hal ini Mahkamah tidak dapat menerima saranan Peguam tersebut supaya gaji di Syarikat Penerbangan Ansett dijadikan dasar perkiraan kehilangan pendapatan untuk plaintif. Beliau telah mengatakan dalam hujah bertulisnya di muka surat 21 yang berbunyi:

> I now base the calculations on the Ansett Airlines of Austrdalia (Pilots) Award 1989 which Your Lordship suggested the parties use for submission.

Saya menegaskan di sini bahawa saya tidak pernah berkata atau mencadang sebagaimana yang dikatakan oleh Peguam pihak plaintif dalam perkara ini.

Saya berpendapat bahawa asas perkiraan sebagaimana yang disarankan di atas hanya boleh diterima jika ada bukti yang Ansett Airlines of Australia memberi perakuan yang plaintif layak berkhidmat dalam syarikat itu dengan kelulusan dan sijil atau lesen yang dimilikinya (jika plaintif mempunyai taraf kesihatan yang dikehendaki). Dengan keterangan yang telah dikemukakan oleh plaintif dan mengambilkira keterangan yang diberi oleh pihak defendan, Mahklamah berpendapat bahawa plaintif telah gagal membuktikan bahawa beliau layak diambil kerja oleh sesebuah syarikat seperti Ansett untuk menjadi co-pilot bagi pesawat B737. Plaintif, dengan keterangan yang ada, telah tidak berjaya membuktikan bahawa yang ianya benar-benar mempunyai peluang untuk diamnbil kerja oleh mana-mana syarikat penerbangan awam untuk menjadi co-pilot dalam pesawat B737.

Berkenaan dengan umur persaraan pula, Mahkamah dapati bahawa tiada bukti yang menunjukkan bahawa ada syarikat penerbangan awan yang menghadkan umur persaraan bagi seseorang juruterbang kepada 65 tahun, selain daripada apa yang dikatakan oleh plaintif. Plaintif sendiri apabila menjawab soalbalas oleh Peguam pihak defendan, yang ianya tidak tahu bahawa Syarikat Penerbangan QANTAS, dan ANZAC juga menghadkan umur kerja hingga 55 tahun. Di dalam keterangannya, apabila disoal semula oleh Peguamnya, plaintif hanya berkata:

> Di Australia seseorang biasanya bekerja sebagai pilot sehingga umur 65 tahun.

Sekiranya apa yang dikatakan olehnya benar, semasa disoalbalas oleh Peguam pihak defendan, plaintif sepatutnya memberitahu nama atau mana-mana syarikat penerbangan awam di Australia yang menghadkan umur kerja sehingga 65 tahun; ataupun mengemuka bukti bertulis yang menunjukkan syarikat penerbangan di Australia menghadkan umur kerja bagi seseorang juruterbang kepada 65 tahun.

Adalah menjadi kelaziman bagi Mahkmah menentuklan umur persaraan bagi setiap pekerja 55 tahun. Jika seseorang pekerja mendakwa yang umur persaraannya melebihi 55 tahun maka beban membuktikannya terletak kepadanya. Hal ini telah diputuskan di dalam beberapa kes seperti:

(i) *Ahmad Nordin bin Haji Mazlan & Anor. v. Eng Ngah Hua & Lain-lain* [1985] 2 MLJ 431

(ii) *Mohamed Yassin bin Isa & Lain-lain v. M.C.W. Express Sdn Bhd & Lain-lain* [1988] 2 CLJ (Rep) 20

Dakwaan atau kata-kata plaintif sahaja yang umur persaraannya 65 tahun tidak dapat diterima oleh Mahkamah tanpa ada lain-lain bukti yang nyata. Defendan telah membuktikan yang syarikat penerbangan MAS (defendan) menghadkan umur kerja bagi seseorang juruterbang 55 tahun.

Maka dengan sebab dan alasan-alasan yang tersebut di atas Mahkamah memutuskan bahawa umur persaraan bagi pihak plaintif ialah 55 tahun.

Berkenaan dengan pendapatan plaintif, selain daripada menghalusi keterangan yang diberi oleh saksi-saksi yang berkenaan, Mahkamah telah merujuk kepada baucer-baucer pembayaran gaji muka surat 46 hingga 51 dalam "AB.7" dan borang taksiran cukai pendapatan Exh. "PL.5". Mahkamah dapati pendapatan bersih termasuk nilai kemudahan yang diberi kepada plaintif ialah RM4,000 sebulan berdasar kepada kiraan seperti berikut:

Gaji Pokok sebulan	RM4,025.00
Elaun Sewa Rumah sebulan	RM 700.00
Nilai lain-lain kemudahan sebulan	RM 475.00
	RM5,200.00
Tolak Cukai Pendapatan hitung panjang sebulan	RM1,200.00
Pendapatan Bersih sebulan	RM4,000.00

Elaun makan (night-stop allowance) tidak boleh dikira sebagai pendapatan kerana ini adalah sebagai imbuhan makan minum semasa menjalankan tugas. Elaun seperti ini juga tidak dikira sebagai pendapatan bagi maksud cukai pendpatan. Di atas dasar pendapatan RM4,000 sebulan ini akan dikira untuk menentukan kehilangan pendapatan yang patut diberi kepada plaintif:

(A)(1) Kehilangan Pendapatan Sebelum Perbicaraan

Kemalangan berlaku dalam bulan Julai 1982 dan tarikh perbicaraan ialah bulan Februari 1990. Tempoh masa 7 tahun 8 bulan atau 92 bulan ini perlu dibahagi kepada dua peringkat:

(a) Peringkat pertama ialah tempoh masa plaintif disifat tidak dapat bekerja langsung iaitu selama 3 tahun (36 bulan) dari tarikh kemalangam (Julai 1982 hingga Julai 1985). Mengikut keterangan yang ada plaintif telah dibayar gaji sepenuhnya hingga bulan Julai 1983, iaitu selama 12 bulan. Oleh itu tempoh masa yang patut diberi gaji penuh ialah 24 bulan sahaja: RM4,000 x24 bulan = RM96,000.

(b) Peringkat atau tempoh masa yang kedua ialah dari Ogos 1985 hingga tarikh perbicaraan. Sebagaimana yang telah diputuskan di atas bahawa dari bulan Ogos 1985 (3 tahun selepas kemalangan berlaku), plaintif disifatkan sebagai berkemampuan untuk memperolehi 1/2 (setengah) daripada pendapatannya sebagai seorang juruterbang. Oleh itu kehilangan pendapatdan dari bulan Ogos 1985 hingga bulan Februari 1990 (tarikh perbicaraan) selama 4 tahun 7 bulan (55 bulan) ialah RM2,000 x 55 = RM110,000.

(2) Kehilangan Pendapatan Selepas Perbicaraan

Mahkamah telah memutuskan bahawa umur persaraan untuk plaintif ialah 55 tahun. Plaintif pada masa kemalangan berumur 42 tahun. Oleh itu beliau mempunyai tempoh masa kerja 13 tahun. Setelah dipotong 1/3 atau 4 tahun untuk contigencies, tempoh masa yang plaintif perlu diberi gantirugi ialah 9 tahun. Perkiraan telah dibuat bagi tempoh masa 7 tahun 7 bulan di bawah perenggan (1) di atas. Oleh itu gantirugi yang perlu diberi lagi ialah selama 1 tahun 5 bulan (17 bulan) sahaja lagi - RM2,000 x 17 = RM34,000.

(B) Gantirugi Khas

Pihak plaintif telah mengemukakan satu resit sahaja untuk RM1,250 sebagaimana yang terdapat di muka surat 3 dalam "AB.1".

Potongan

Dalam kes ini plaintif telah dibayar oleh pihak defendan wang sebanyak RM600,000. Wang tersebut terdiri daripada atau terbitan daripada dua insuran yang diambil dan dibayar premium oleh pihak defendan untuk:

(i) Kecederaan ke atas plaintif - RM300,000
(ii) Kehilangan lesen juruterbang (loss of Pilot's Licence) - RM300,000

Seksyen 28A(1)(a) Akta Undang-Undang Sivil 1956 memperuntukkan bahawa bayaran atau penerimaan dari wang insuran atau assuran tidak boleh diambilkira apabila sesuatu penilaian dibuat untuk mana-mana tuntutan gantirugi terbitan daripada kecuaian mana-mana defendan. Berdasar kepada peruntukan di atas, Peguam pihak plaintif mengatakan bahawa potongan tidak boleh dibuat daripada apa jua gantirugi yang Mahkamah putuskan hasil daripada tuntutan plaintif ke atas defendan.

Peguam pihak defendan telah menghujahkan bahawa potongan boleh dibuat daripada jumlah gantirugi yang ditaksirkan oleh Mahkmah dalam kes ini. Beliau telah merujuk kepada keputusan House of Lords dalam kes *Hussain v. New Taplow Paper Mills* [1988] 2 WLR 266; dan keputusan oleh Mahkamah Rayuan dalam kes *Nabi v. British Leyland (U.K.) Ltd.* [1980] 1 WLR 529.

Selain daripada itu Mahkamah merujuk kepada kes *Bradburn v. Great Western Railway* [1874] LR 10 Ex. 1 yang mempunyai headnote seperti berikut:

> In an action for injuries caused by defendant's negligence, a sum received by the plaintif on an accidental insurance policy cannot be taken into account in reduction of damages.

Berhubung dengan keputusan di atas says ingin memaparkan dua perenggan penghakiman yang mengandungi "ratio decidendi" seperti berikut:

(1) Bramwell B. berkata:

> In its it was decided that one who pays premiums for the purpose of insuring himself, pays on the footing that his right to be compensated when the event insured against happens is an equivalent for the premiums he has paid, it is a quid pro quo, larger if he gets it, on the chance that he will never get it at all. That decision is an authority bearing on the present case; for the principle laid down in it applies, and shows that the plaintiff is entitled to retain and benefit which he has paid for in addition to the damages which he recovers on account of the defendant's negligence.

(2) Pigott B. berkata:

> The plaintiff is entitled to recover the damages caused to him by the negligence of the defendant, and there is no reason or justice in setting off what the plaintiff has entitled himself to under a contract with third persons, by which he has bargained for the payment of sum of money in the event of an accident happening to him. He does not receive that sum of money because of the accident, but because he has made a contract providing for the contigency; and accident must occur to entitle him to it, but it is not the accident, but his contract, which is the cause of his receiving it.

Di dalam kedua-dua perenggan di atas kita dapati bahawa wang insuran yang tidak boleh dipotong dari taksiran gantirugi ialah wang insuran yang plaintif sendiri mengambilnya dan plaintif sendiri membayar premiumnya. Keadaan dalam kes di hadapan Mahkamah ini sekarang adalah berlainan; insuran-insuran yang berkenaan telah diambil dan premiumnya dibayar oleh defendan (tortfeasor) dengan tujuan untuk mendapat sejumlah wang apabila berlakunya sesuatu kemalangan atau tragedi ke atas seseorang pekerjanya dan perolehan dari insuran itu dibayar kepada pekerja sepenuhnya. Mahkamah dapati bahawa pengambilan insuran oleh defendan untuk kepentingan plaintiff adalah salah satu daripada terma dan syarat pengambilan kerja (Terms and Conditions of Employment of Temporary Pilots 1981) di muka surat 1 hingga 45 dalam "AB.7". Syarat mengenai pengambilan insuran untuk kepentingan pekerja seperti plaintif ialah seperti yang terkandung di muka surat 30 Second Schedule di bawah tajuk 'Service Benefits and Allowances'. Butir-butir yang berkenaan ialah seperti berikut:

> Personal Accident Insurance
>
> 1. A pilot employed by the company will be insured against death or permanent disablement for an amount that will be determined by the company from time to time. Such insurance cover shall be on a 24 hours basis and will include death or permanent disablement resulting from riots and civil commotion as well as war risks whether or not war has been declared.
>
> Employees' Provident Fund
>
> 2. (Tidak ada hubungan dengan kes ini).
>
> 3.(1) The Company will effect, at its own expense, insurance on behalf of each pilot in its employ against loss of his licence on medical grounds.
>
> (2) The insurance cover to be provided under para. (1) of this clause will be RM220,000 for Co-pilots and RM300,000 for Captains, provided that the company shall not be bound to effect such cover if such cover is not obtainable in the London Market in which event, the company will effect insurance cover up to such maximum sum as is available.

Insuran pertama, (Personal Accident Insurance) telah diambil oleh defendan untuk kepentingan plaintif apabila plaintif mati atau hilang upaya. Insuran tersebut telah diperbaharui dari masa ke semasa, dan pembaharuan yang terakhir, mengenai plaintif ialah pada 1 Oktober 1981 dan tamat (mati) pada 30 Septmber 1982, Jumlah wang yang diinsurankan untuk seseorang Kapten seperti plaintif ialah RM300,000. Nombor Polisinya ialah CGA 11000225 sila lihat muka surat 1 dalam Exh. "D.3".

Insuran kedua (Loss of Licence Insurance) telah diambil oleh defendan bagi pihak plaintif dan untuk kepentingan plaintif sebanyak RM300,000. Nombor Polisi yang berkenaan ialah CLL 11000771 bertarikh 27 Mei 1982 seperti yang terdapat di muka surat 13 hingga 16 dalam Exh. "D.3".

Apabila plaintif mengalami kecederaan akibat daripada kemalangan tersebut dan setelah disahkan tidak lagi layak menjadi juruterbang (permanently grounded) yang bermakna plaintif telah kehilangan lesen juruterbang, maka syarikat insuran yang berkenaan (Malaysian National Insurance Sdn.Bhd.) telah membayar wang sebanyak RM300,000 kepada plaintif mengikut baucer-baucer pelepasan (discharge vouchers) di muka surat 17 dan 18 dalam Exh. "D.3". Adalah diperhatikan bahawa terdapat frasa "Without Prejudice" di atas kedua-dua baucer tersebut. Frasa "Without Prejudice" itu hanya terpakai terhadap Malaysian National Insurance Sdn.Bhd. sahaja dan tidak akan mengikat atau terpakai terhadap defendan.

Selain daripada itu plaintif telah menandatangani dokumen Penerimaan Pelepasan dan Tanggung Rugi (Receipt Discharge and Indemnity) wang sebanyak RM300,000 berkenaan dengan Insuran Policy No. CLL-11000771 tetapi mengatakan wang insuran itu ialah untuk gantirugi di atas kecederaan pada tubuh badannya akibat daripada kemalangan yang berlaku ke atas plaintif pada 6 Julai 1982, manakala insuran polisi yang dirujukkan itu (Insurance Policy No. CLL-110007781) ialah insuran untuk kehilangan lesen juruterbang. Ini terkandung dalam perenggan pertama dalam dokumen tersebut dan berbunyi seperti berikut:

> I, FRANK ASTLE WARD, residing at 10 Tipuana Place, Edgewarer, Perth 6027, West Australia, do acknowledge receipt from Malaysian Airlilne System Bhd. of Bangunan MAS. Jalan Sultan Ismail, 50050 Kuala Lumpur, the sum of Ringgit Three Hundred Thousand Only (MRM300,000) which sum I accept in settlement of claim arising out of damages for serious bodily injuries caused to me whilst piloting a MAS BN2 aircraft owned by Malaysian Airline System Bhd. from Long Samado to Lawas in the fifth division of Miri Sarawak on the 6 July 1982, pursuant to Policy No. CLL 11000771 issued by Malaysian National Insurance Sdn.Bhd. and dated the 27 May 1982 being personal accident policy (hereinafter referred to as the said policy).

Saya dapati bahawa dokumen Penerimaan, Pelepasan dan Tanggung Rugi ini tidak jelas dan tidak tepat, oleh itu saya sifatkannya sebagai satu dokumen yang tidak boleh dipakai.

Adalah tidak dipertikaikan bahawa plaintif telah menerima wang berjumlah RM600,000; dan RM300,000 daripadanya ialah berkenaan dengan insuran kecederaan ke atas dirinya.

Setelah menghalusi terma dan syarat pengambilan kerja (Terms and Condition of Employment of temporary Pilots 1981) yang mengenai plaintif dan defendan dalam kes ini, saya dapati ada perbezaan di antara kedua-dua polisi insuran yang diambil oleh defendan itu tentang tanggungjawab atau obligasi dan motivasinya. Adapun pengambilan insuran yang pertama (Personal Accident Insurance) ialah untuk melindungi defendan supaya apabila berlaku sesuatu kecederaan ke atas seseorang pekerjanya, seperti plaintif dalam kes ini, maka defendan akan mendapat sejumlah wang daripada sesuatu syarikat insuran untuk dibayar kepada pekerja yang tercedera seperti plaintif dan jumlah insuran, atau untuk berapa banyakkah perlu diinsurankan, terpulang kepada budibicara defendan sahaja. Plaintif tidak mempunyai sebarang hak untuk menentukan jumlah wang yang diinsurankan itu. Kalau dilihat daripada segi penyusunan (construction) ayat yang terkandung di dalam perenggan 1 dengan penyusunan ayat dalam perenggan 3 yang dipaparkan di atas, kita dapati perbezaan yang sangat nyata. Selain daripada tidak ada keterapan tentang jumlah yang perlu diinsurankan dalam perenggan 1, tetapi terdapat dalam perenggan 3, insuran untuk kecederaan kepada pekerja, diambil secara berkumpulan iaitu bagi melindungi kecederaan ke atas sebilangan pekerja termasuk plaintif. Manakala insuran untuk kehilangan lesen juruterbang diambil khas untuk plaintif dan jumlah wang

yang diinsurankan ialah RM300,000 sebagaimana yang ditetap dan disyaratkan dalam perenggan 3. Pada pendapat saya, adalah menjadi satu syarat bahawa apabila plaintif kehilangan lesen juruterbang dengan alasan atau sebab-sebab kesihatan (on medical grounds) ia (plaintif) akan berhak kepada gantirugi sebanyak RM300,000 dan ini telahpun dibayar sepenuhnya kepada plaintif. Oleh itu Mahkamah berpendapat bahawa penerimaan sebanyak RM300,000 oleh plaintif itu ialah semata-mata untuk kehilangan lesen juruterbang dan tidak boleh dipotong daripada jumlah ganti rugi yang ditaksirkan oleh Mahkamah di atas tuntutan plaintif dalam kes ini.

Insuran yang pertama (Personal Accident Insurance) ialah untuk kematian atau kehilangan keupayaan yang berkekalan (permanent disablement). Gantirugi untuk kecederaan ke atas plaintif dan kehilangan pendapatan akibat daripada kemalangan dilindungi oleh insuran ini sepenuhnya atau sebahagian daripadanya. Defendan telah memilih atau menentukan untuk tujuan ini (kehilangan keupayaan dan kecederaan) ke atas seseorang pekerja seperti plaintif ialah RM300,000. Oleh itu Mahkamah berpendapat bahawa sekiranya nilai atau taksiran kecederaan ke atas plaintif melebihi daripada RM300,000 maka defendan dikehendaki membayar akan jumlah yang selebihnya. Ini bermakna wang sebanyak RM300,000 yang diterima oleh plaintif daripada defendan hasil atau terbitan daripada insuran yang diambil dan dibayar premiumnya oleh defendan yang dipanggil insuran kemalangan diri (Personal Accident Insurance) adalah menjadi sebahagian daripada gantirugi tuntutan plaintif terhadap defendan. Jumlah ini hendaklah dipotong daripada jumlah gantirugi yang ditaksirkan oleh Mahkamah dalam kes ini.

Ringkasan dan Butiran Gantirugi yang diputuskan adalah seperti berikut:

Gantirugi Khas	
Perbelanjaan mendapat pemeriksaan dan laporan doktor	RM 1,250
Kehilangan pendapatan sebelum perbicaraan	
(i) Dari bulan Ogos 1983 hingga bulan Julai 1985 kehilangan gaji penuh RM4,000 sebulan (24 bulan) (Gaji penuh telah diterima oleh plaintif dari bulan Julai 1982 - tarikh kemalangan, hingga bulan Julai 1983).	RM 96,000
(ii) Dari bulan Ogos 1985 hingga bulan Februari 1990 (tarikh perbicaraan) RM2,000 x 55 bulan	RM110,000
Kehilangan pendapatan selepas perbicaraan	
Satu tahun lima bulan (17 bulan) RM2,000 x 17 bulan (kehilangan pendapatan dikira untuk selama 9 tahun mulai dari bulan Ogos 1982)	RM 34,000
Kesakitan dan penderitaan	
Akibat kecederaan di kepala, kecacatan pada pemikiran dan retak pada tulang bahu	RM 60,000
Jumlah gantirugi ialah	RM301,250

Oleh kerana plaintif telah menerima wang sebanyak RM300,000 daripada defendan, iaitu hasil atau terbitan daripada insuran kemalangan diri (Personal Accident Insurance) yang diambil dan dibayar premiumnya oleh defendan; dan telah diputuskan oleh Mahkamah

jumlah wang tersebut boleh dipotong daripada jumlah gantirugi yang ditaksirkan di atas, maka bakinya yang perlu dibayar oleh defendan ialah RM1,250 (iaitu sebagai gantirugi khas) dan Mahkamah mengenakan faedah sebanyak 4% dari tarikh kemalangan hingga tarikh keputusan ini dibuat dan 8% dari tarikh keputusan hingga tarikh pembayaran.

Perintah

Defendan hendaklah membayar kepada plaintif wang sebanyak RM1,250 sebagai gantirugi khas dengan dikenakan faedah 4% dari tarikh kemalangan hingga ke hari ini (hari hukuman dijatuhkan) dan 8% dari hari ini hingga tarikh pembayaran.

Mahkamah tidak membuat perintah untuk kos (tiap-tiap pihak menanggung kos masing-masing).

Also found at [1991] 2 CLJ 944